Wichtig!
Bitte Hinweise zur Montage auf Carbonfelgen und zu Reifen-Felgenkombination lesen.

Important!
Please observe the enclosed mounting instructions for carbon rims and tyre-rim combination.

Important!
Veuillez observer les remarques importantes sur les jantes carbones et la combinaison pneu-jante!

Importante!
Por favor, lean atentamente las instrucciones para las combinaciones de llantas de carbono y cubiertas.

DE

Warnhinweise zur Nutzung von Continental-Reifen und -Schläuchen mit Drahtreifenfelgen ohne Felgenband aus Carbon und aus Aluminium („tubeless ready")

Für Rennräder werden immer mehr geschlossene Felgenprofile aus Aluminium oder Carbon angeboten. Diese weisen keine Bohrungen im Felgenboden mehr auf. Die Hersteller verzichten daher auf das Felgenband. Das Problem dabei: die durch Felgenbremsen entstehende Hitze gelangt unvermindert in das Bereifungssystem.

Carbon als Felgenmaterial hat den Nachteil der geringeren Wärmeleitfähigkeit. Bei Bremsvorgängen staut sich Hitze auf und kann Schläuche und Reifen über die Maßen thermisch belasten. Ohne Felgenband kann es zu plötzlichem Schlauchversagen bei längeren Bremsvorgängen kommen, z.B. bei Passabfahrten. Besonders schnell können Latexschläuche, sowie Leichtbauschläuche mit weniger als 70 Gramm versagen.

Zur Verringerung des Risikos eines Schlauchversagens empfiehlt Continental dringend, …

- …auch bei geschlossenen Felgenprofilen aus Aluminium und Felgen aus Carbon ein Easy-Tape-Felgenband zu verwenden. Dieses schützt den Schlauch vor der direkten Hitzeeinwirkung.
- …insbesondere im bergigen Gelände grundsätzlich Race-Schläuche einzusetzen. Verzichten Sie dabei auf die Verwendung von Latex- bzw. Leichtbauschläuchen („Light", „Supersonic").

Continental rät Ihnen darüber hinaus, Ihre Fahrtechnik zu optimieren. Bei andauernden Bremsvorgängen mit permanentem Schleifen der Bremse können zu hohe Temperaturen entstehen, die den Schlauch zum plötzlichen Versagen bringen können.

- Setzen Sie grundsätzlich bei Abfahrten beide Bremsen zum Verzögern ein. Dies verteilt die entstehende Bremshitze auf beide Felgen.
- Bremsen Sie vor Kurven ab und lösen Sie die Bremse wieder, soweit möglich. Rollen Sie danach ungebremst weiter, wenn es die Strecke zulässt. Derartig pulsierendes Bremsen gibt der Felge die Möglichkeit sich etwas abzukühlen.
- Wenn Sie längere Zeit in steiler Abfahrt am Stück bremsen mussten, halten Sie ggf. an, um die Felgen etwas abkühlen zu lassen.

❶ Verwenden Sie grundsätzlich Continental Easy-Tape-Felgenband auch wenn der Laufradhersteller kein Felgenband vorsieht. Das Felgenband vermindert das Risiko eines Schlauchversages, welches zu Kontrollverlust über das Fahrrad mit nicht vorhersehbaren Folgen für Leib und Leben führen kann.

❷ Verwenden Sie insbesondere bei Fahrten in bergigem Gelände grundsätzlich Continental Race-Schläuche. Verwenden Sie keine Latex- oder Leichtschläuche („Light", „Supersonic").

❸ Bremsen Sie stets mit beiden Bremsen, um die Bremshitze zu verteilen und vermeiden Sie Dauerbremsungen.

Wichtige Hinweise zur Reifen-Felgen-Kombination

Reifen und Felge müssen aufeinander abgestimmt sein, um optimale Fahreigenschaften und zugleich höchst mögliche Sicherheit zu erzielen.
Zur eindeutigen Größenbestimmung besitzen alle Continental Fahrradreifen eine Größenangabe nach ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organisation). Das Format Reifenbreite in mm (Maß B) x Reifendurchmesser in mm (Maß D), zum Beispiel 23-622 ist an der Reifenflanke im Fußbereich angebracht. Alternative Bezeichnungen wie 700 x 23C oder 29 x 2.0 geben keine eindeutige Auskunft über die benötigte Felgengröße.

❹ Richten Sie sich immer nach der international vereinheitlichten ETRTO-Angabe und kombinieren Sie Reifen und Felge richtig.
❺ Beachten Sie immer auch den zulässigen Maximaldruck auf der Reifenflanke.

Generell empfiehlt Continental, Fahrradreifen nur auf Hakenfelgen zu montieren. Hakenfelgen geben deutlich sichereren Halt. Besonders bei Luftdrücken über 3 bar sind die Vorteile sicherheitsrelevant. Ab 5 bar schreibt die ETRTO-Norm Hakenfelgen sogar vor. Dieser Felgentyp, zum Beispiel 622 x 13C, ist mit dem Felgenfußdurchmesser in mm (Maß D), der Maulweite in mm (Maß A) und einem „C" für Crotchet (engl. Haken) angegeben (s. Grafik ❻).
Sollte die Größenangabe bei älteren Felgen nicht mehr lesbar sein, kann die Maulweite einfach mit einem Messschieber von Haken auf Haken gemessen werden. Einen Überblick, welche Felgenbreite für welche Reifengröße geeignet ist, gibt ebenfalls die ETRTO (s. auch Tabelle ❼).

(!) *Nicht passende Reifen-Felgen-Kombinationen können zum plötzlichen Versagen des Schlauchs oder Abspringen des Reifens führen. Unfallgefahr mit nicht vorhersehbaren Folgen.*

Warnhinweise zur Nutzung von Continental Draht- und Faltreifen mit Drahtreifenfelgen aus Carbon (Clincher)

Carbon ist ein phantastischer Werkstoff für leichte Produkte. Die Verarbeitung ist jedoch sehr aufwändig. Zudem hat Carbon im realen Fahrbetrieb Grenzen hinsichtlich der Bremsperformance (s.o.). Bei Drahtreifen-Felgen aus Carbon besteht die Möglichkeit, dass die Reifenflanke durch die zu scharfkantige Ausführung des Felgenhorns aufgeschlitzt wird.

❽ Kontrollieren Sie daher vor der Montage die Rundheit des Hakens der Felge. Nehmen Sie eine Aluminium-Hakenfelge eines renommierten Herstellers als Maßstab. Führen Sie einen Finger vorsichtig an beiden Hörnern Ihrer Laufräder entlang. Dabei darf es weder auffällig raue noch scharfkantige Partien geben. Tauschen Sie kritische Felgen zu Ihrer eigenen Sicherheit aus. Fragen Sie bei Bedarf einen erfahrenen Fahrrad-Fachhändler um Rat.

(!) *Scharfkantige Felgenhörner von Carbon-Felgen können die Reifenflanke aufschlitzen. Dies erhöht die Unfallgefahr mit nicht vorhersehbaren Folgen.*

GB

Warning notice for using Continental tyres and tubes on carbon and aluminium clincher "tubeless ready"rims without rim strips

Fully sealed aluminium or carbon rim profiles for road racing bikes are increasingly available on the market. They do not feature drill holes in the rim base. The manufacturers therefore negate the need for a rim strip. The problem here is that the heat generated by braking (rim brakes) penetrates directly through to the tyre system. Carbon as rim material has the disadvantage of a lower heat conductivity. During braking, heat builds up and can unduly increase the thermal load on tubes and tyres. Riding without a rim strip can result in sudden tyre failure during extended braking, e.g. when riding down a mountain pass.
This particularly applies to latex tubes as well as to lightweight tubes weighing less than 70 grams.

To minimize the risk of a tube failure Continental strongly recommends…

- …that you use an Easy Tape rim strip even with fully sealed aluminium rim profiles and carbon rims. It protects the tube from the direct effects of heat.
- …that you use race tubes in general, especially in hilly terrains. Do not use latex or lightweight tubes ("Light", "Supersonic") in these types of terrain.

Furthermore, Continental recommends that you optimize your riding technique. Constant braking with permanent dragging of the brake can lead to too extremely high temperatures which may result in a sudden tube failure.

- Make it a rule to alternate both brakes when riding downhill. This distributes the brake heat on both rims.
- Brake before bends and release the brake as far as possible. Continue rolling without braking afterwards, as far as road conditions permit. This kind of pulsating braking allows the rim to cool down a little.
- If you are forced to brake constantly over a long period of time during downhill riding, make a stop, if possible, to let the rims cool down a little.

❶ Make it a rule to use Continental Easy Tape rim strips, even if the wheel manufacturer indicates the use without a rim strip. The rim strip reduces the risk of a tube failure which may result in a loss of control over the bicycle with unforeseeable consequences for life and limb.

❷ Use Continental race tubes in general, especially when riding in hilly terrains. Do not use latex or lightweight tubes ("Light", "Supersonic").

❸ Always alternate both brakes to distribute the brake heat and avoid constant braking.

Important notice on tyre-rim combination

To achieve optimum riding characteristics with the highest safety levels, the tyre and rim must fit and function as an integrated system.
For clarification on sizing, all Continental bicycle tyres are sized according to the ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organisation) format. The format tyre width in mm (size B) x tyre bas diameter in mm (size D), for example 23-622, is indicated on the tyre side in the tyre base area.
Alternative designations, such as 700 x 23C or 29 x 2.0, do not give clear information about the necessary rim size.

❹ Always observe the internationally harmonised ETRTO standard and combine tyres and tubes appropriately.
❺ Always observe the permissible maximum pressure on the side (sidewall) of the tyre.

Continental recommends that you mount bicycle tyres on hook edge type rims only. Hook edge type rims provide a more secure hold, especially with air pressures exceeding 44 PSI (3 bar). These advantages are safety-relevant. From 73 PSI (5 bar) onwards, the hook edge type rims are even stipulated by the ETRTO guideline. This rim type, for example 622 x 13C, is indicated with a rim base diameter in mm (size D), the rim width in mm (size A) and a "C" for crotchet (Illustration ❻). If the size information on older rims is no longer legible, the rim width can simply be measured by using a calliper from one hook edge to the other. An overview listing the appropriate rim width for every tyre size is also available from ETRTO (also look at the chart ❼).

(!) *Non-matching tyre-rim combinations can result in a sudden tube failure or make the tyre jump off the rim. Risk of accident with unforeseeable consequences.*

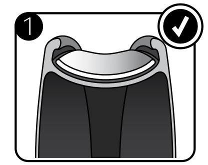
Warning notice on the use of Continental clincher and folding tyres with carbon clincher rims

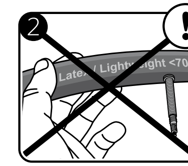
Carbon is a fantastic material for lightweight products. Its processing is, however, highly time-consuming. In addition, the use of carbon in real-life riding entails limits with regard to the brake performance (see above).
In the case of carbon clincher rims there is the risk that the tyre edge is slit open by the sharp-edged design of the rim flange.

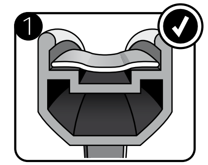
❽ Therefore, before mounting, check that the hook of the rim is round. Take the aluminium hook edge type rim of a renowned manufacturer as reference. Move your finger carefully along both flanges of your wheels. You should not feel any extremely rough or sharp-edged areas. Replace critical rims to be on the safe side. If you are in doubt, seek an experienced bicycle dealer for advice.

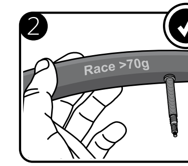
(!) *Sharp-edged rim flanges of carbon rims can slit open the tyre side. This increases the risk of an accident with unforeseeable consequences.*

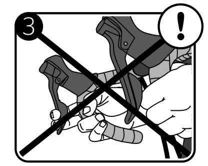
© 10/2014 · Continental Reifen Deutschland GmbH, Continentalstraße 3-5, D-34497 Korbach

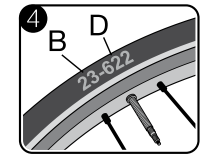


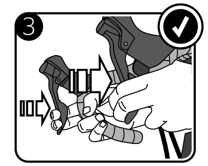


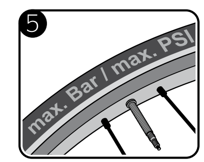


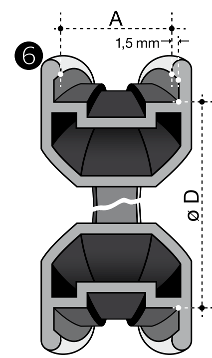


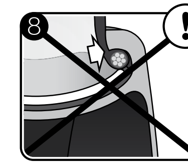


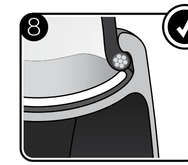












❼

Nominale Reifenbreite / Nominal tyre section width (mm)	FELGENBREITE / RIM SIZE								
18	13C								
20	13C								
23	13C	15C							
25	13C	15C	17C						
28		15C	17C	19C					
30		15C	17C	19C					
32		15C	17C	19C					
35			17C	19C	21C				
37			17C	19C	21C	23C			
40			17C	19C	21C	23C			
42			17C	19C	21C	23C	25C		
44			17C	19C	21C	23C	25C		
47			17C	19C	21C	23C	25C	27C	
50			17C	19C	21C	23C	25C	27C	
52			17C	19C	21C	23C	25C	27C	29C
54				19C	21C	23C	25C	27C	29C
57				19C	21C	23C	25C	27C	29C
60				19C	21C	23C	25C	27C	29C
62				19C	21C	23C	25C	27C	29C

Wichtig! *Bitte Hinweise lesen.* · **Important!** *Please read instructions.*

Wichtig!
Bitte Hinweise zur Montage auf Carbonfelgen und zu Reifen-Felgenkombination lesen.

Important!
Please observe the enclosed mounting instructions for carbon rims and tyre-rim combination.

Important!
Veuillez observer les remarques importantes sur les jantes carbones et la combinaison pneu-jante!

Importante!
Por favor, lean atentamente las instrucciones para las combinaciones de llantas de carbono y cubiertas.

FR

Avertissement concernant l'usage sans ruban fond de jante des pneus et des chambres à air Continental avec les jantes à pneus à tringles rigides en carbone et aluminium «tubeless ready»

Le marché des vélos de route connaît une offre croissante de profils de jantes en aluminium ou carbone. Ceux-ci ne présentent plus de trous dans le fond de la jante. De ce fait, les fabricants ne proposent plus de rubans fond de jante. Le problème est que la chaleur produite par les freins sur jante pénètre avec la même intensité le système pneumatique.Carbone en tant que matériel de jante a l'inconvénient d'une faible conductivité thermique. Au cours d'un freinage constant la chaleur s'accumule et peut entraîner les contraintes thermiques outre mesure sur les chambres à air et les pneus. Rouler sans ruban fond de jante peut entraîner une défaillance soudaine des chambres à air lors des freinages constants, par ex. des longues descentes. Les chambres à air en latex ainsi que les chambres à air légères (Light) à moins de 70 grammes sont particulièrement vulnérables.

Pour réduire les risques d'une défaillance de chambre à air Continental recommande fortement...
- ...d'utiliser un ruban fond de jante Easy Tape, même dans le cas des profils de jante scellés en aluminium et des jantes en carbone. Ce ruban protège la chambre à air des effets directs de la chaleur.
- ...d'utiliser toujours les chambres à air Race, notamment pour rouler en terrain montagneux. N'utilisez pas les chambres à air en latex ou légères («Light», «Supersonic») dans ces terrains.

En plus, Continental recommande d'améliorer votre technique de conduite. L'utilisation continue des freins avec frottement permanent des freins peut entraîner des températures trop élevées résultant dans une défaillance soudaine des chambres à air.
- Utilisez toujours les deux freins pour ralentir sur les longues descentes. Ceci distribue la chaleur de freinage résultant sur les deux jantes.
- Freinez en abordant les virages et relâchez les freins dans la mesure du possible. Continuez de rouler après sans freiner, si votre parcours le permet. Un freinage alternatif donne à la jante une chance de se refroidir un petit peu.
- Si vous avez dû freiner constamment sur une descente en pente, arrêtez-vous si possible, pour laisser refroidir les jantes un petit peu.

❶ Utilisez toujours un ruban fond de jante Easy Tape, même si le fabricant des roues ne prévoie pas de ruban fond de jante. Le ruban fond de jante diminue le risque d'une défaillance de la chambre à air qui peut entraîner la perte de contrôle du vélo aux conséquences imprévisibles pour la vie.

❷ Utilisez toujours les chambres à air Race Continental, en particulier si vous roulez en terrain montagneux. N'utilisez pas de chambres à air en latex ou légères («Light», «Supersonic»).

❸ Freinez toujours en utilisant les deux freins, afin de repartir la chaleur de freinage et évitez les freinages continues.

Remarques importantes pour la combinaison pneu/jante

Les pneus et les jantes doivent fonctionner ensemble pour optimiser le comportement en conduite tout en garantissant une sécurité maximale en même temps. Pour plus de précisions sur les dimensions, tous les pneus de vélo Continental sont dimensionnés en fonction du format ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organisation). Le format largeur de pneu (mm) (taille B) x diamètre talon de pneu (mm) (taille D), par exemple 23-622, est indiqué sur le flanc du pneu près du talon. D'autres désignations, telle que 700 x 23C ou 29 x 2.0, ne donnent pas d'informations claires sur la taille de jante nécessaire.

❹ Tenez toujours compte de la désignation ETRTO harmonisée au niveau international et veillez à combiner les pneus avec les jantes de manière correcte.

❺ De plus, tenez toujours compte de la pression maximale admise sur le flanc de pneu.

En général, Continental recommande que les pneus de vélo ne sont montés que sur les jantes à crochet. Les jantes à crochet retiennent le pneu plus sûrement. En particulier, avec une pression d'air supérieure à 3 bar (44 PSI), les avantages portent sur la sécurité. A partir d'une pression de 5 bar (73 PSI), les jantes à crochet sont prescrites par le standard ETRTO. Ce type de jante, par exemple 622 x 13C, est indiqué avec le diamètre talon de jante en mm (taille D), en largeur de la jante en mm (taille A) et avec un «C» pour Crochet («hook» en anglais) ❻. Si les informations de taille sur les anciennes jantes ne sont plus lisibles, la largeur de la jante peut simplement être mesurée à l'aide d'un pied à coulisse d'un bord du crochet à l'autre. Un tableau indiquant quelles largeurs de jante correspondent à quels pneus est disponible chez ETRTO ❼.

Les combinaisons pneu/jante inadéquates peuvent entraîner une défaillance soudaine de la chambre à air ou faire sauter le pneu. Risque d'accident avec les conséquences imprévisibles.

Avertissement concernant l'usage des pneus à tringles rigides et souples Continental avec les jantes en carbone à pneus à tringles rigides (clincher)

Carbone est un matériau fantastique pour les produits légers. Le traitement est pourtant très sophistiqué. En plus, en conduite réelle il y a les limites pour le carbone quant à la puissance de freinage (cf. ci-dessus).
Dans le cas des jantes à pneus à tringles rigides il se peut que le flanc du pneu soit éventré par les arêtes vives du rebord de la jante.

❽ De ce fait, vérifiez avant le montage que le crochet de la jante soit rond. Choisissez une jante à crochet en aluminium d'un fabricant renommé en tant que mesure de contrôle. Glissez prudemment avec votre doigt le long des deux rebords de vos roues. Normalement, vous ne devez pas sentir des arêtes vives ou des endroits inégaux. Remplacez les jantes critiques pour votre sécurité. Demandez conseil à un vélociste qualifié, si nécessaire.

Les rebords de jantes à arêtes vives des jantes en carbone peuvent éventrer les flancs du pneu. Ceci augmente le risque d'accident avec des conséquences imprévisibles.

ES

Advertencias sobre el uso de neumáticos y cámaras Continental con llantas Tubeless Ready de carbono o aluminio

La oferta de llantas herméticas de aluminio o carbono para bicicletas de carretera es cada vez más amplia. Las llantas carecen de agujeros y por tanto los fabricantes suelen prescindir del fondo de llanta. La ausencia de esta cinta provoca que el calor generado por los frenos al friccionar con la llanta se disipe directamente a los neumáticos. Dado que las llantas de carbono poseen una baja conductividad térmica y a consecuencia de una frenada prolongada, el calor acumulado es excesivo para las cámaras y los neumáticos.

Por tanto, prescindir del fondo de llanta puede desembocar en un repentino pinchazo al accionar los frenos de manera continuada en un descenso.
Una avería más proclive en cámaras de látex y las cámaras ligeras (de menos de 70 gramos).

Para minimizar el riesgo de pinchazo, Continental recomienda...
- ...usar un fondo de llanta Easy-Tape incluso con llantas herméticas (sean de aluminio o de carbono), para proteger la cámara de la exposición directa al calor.
- ...usar siempre cámaras Race, especialmente en recorridos montañosos y, en general, evitar el uso de cámaras de látex o ligeras ("Light" y "Supersonic").

Además Continental le aconseja mejorar su técnica y control, ya que al realizar frenadas largas, se produce una fricción continua, generándose altas temperaturas que pueden resultar en un repentino pinchazo.
- En descensos, aminore la velocidad accionando siempre ambos frenos para distribuir el calor generado entre ambas llantas.
- Reduzca la velocidad antes de las curvas y suelte el freno cuando sea posible. Continúe rodando sin frenar si el terreno lo permite. Esta técnica de frenado concede a las llantas la oportunidad de enfriarse.
- Si se ve obligado a frenar durante mucho tiempo al afrontar un descenso pronunciado, deténgase un instante para permitir que las llantas se enfríen un poco.

❶ Use siempre un fondo de llanta Continental Easy-Tape aunque el fabricante de la rueda no lo provea. El fondo de llanta reduce el peligro pinchazos, una situación que puede provocar una pérdida de control sobre la bicicleta con consecuencias imprevisibles para su vida e integridad física.

❷ Utilice siempre cámaras Continental Race especialmente cuando ruede por recorridos montañosos y, en general, evite usar cámaras de látex o ligeras ("Light" y „Supersonic").

❸ Accione siempre los dos frenos para distribuir el calor y evite frenar de manera continua.

Información importante sobre la combinación de neumáticos y llantas

El neumático y la llanta se deben acoplarse adecuadamente para ofrecer un rendimiento óptimo y la máxima seguridad.
Todos los neumáticos Continental indican su tamaño de acuerdo con la normativa ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organisation), que especifica claramente sus medidas. Los flancos muestran la sección del neumático (mm) (tamaño B) x su diámetro interno (mm) (tamaño D), por ejemplo 23-622.
Información alternativa como 700 x 23C ó 29 x 2.0, no aportan una información precisa acerca del diámetro de llanta adecuado.

❹ Verifique siempre la especificación ETRTO y combine correctamente el neumático y la llanta.

❺ Compruebe siempre la presión máxima permitida, indicada en el flanco del neumático.

Continental recomienda montar neumáticos únicamente en llantas con labios internos, que ofrecen un mayor sujeción y seguridad, especialmente a presiones superiores a 3 bar (44 PSI). A partir de 5 bar (73 PSI), la normativa ETRTO incluso prescribe llantas con labios internos.
Las medidas de una llanta, por ejemplo, 622 x 13C, determinan su diámetro en mm (tamaño D), su sección en mm (tamaño A) y una „C" para indicar Crotchet (gancho o labio en inglés) ❻.
Si las medidas de la llanta son ilegibles, su ancho o sección puede medirse de labio a labio con un calibre. La normativa ETRTO también proporciona una descripción general sobre el ancho de llanta en base a la sección del neumático ❼.

Una inadecuada combinación de neumático y llanta puede desembocar en un pinchazo repentino o hacer que el neumático se destalone de la llanta, y provocar un peligroso accidente con consecuencias imprevisibles para su integridad física.

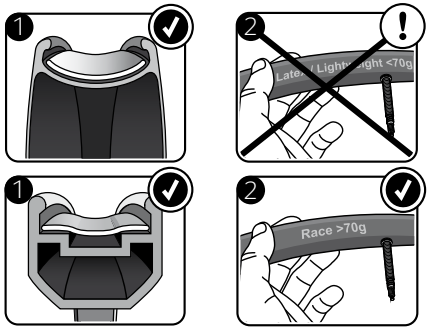
Advertencias sobre el uso de neumáticos Continental plegables y con aro rígido en llantas para cubierta (Clincher)

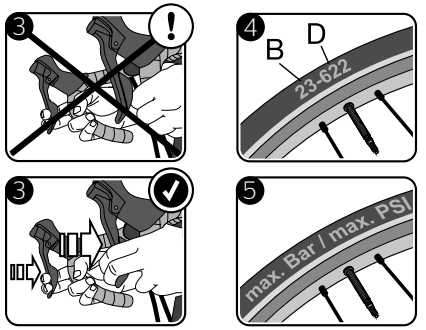
El carbono es un material fantástico para productos ligeros pero requiere un complejísimo proceso de fabricación. Además, el carbono tiene limitaciones en cuanto a retención de frenada en situaciones reales (léase más arriba).

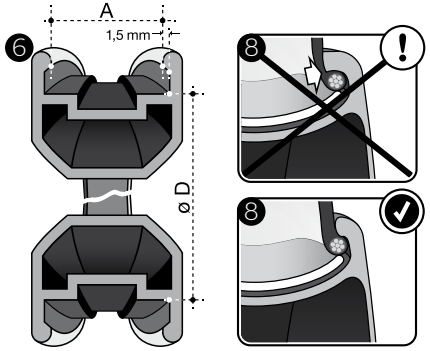
❽ En el caso de llantas Clincher de carbono, podría suceder que sus prominentes labios internos pinchen el flanco del neumático, por lo que es importante comprobar antes de su montaje que no estén afilados. Tome como referencia una llanta de un reconocido fabricante. Con cuidado, pase un dedo por el interior de la llanta. No deberá apreciar puntos afilados de consideración. Por su propia seguridad, sustituya las llantas que presenten cualquier irregularidad. Si es necesario, consulte con un establecimiento especializado en bicicletas.

Unos labios afilados en llantas de carbono pueden rasgar los flancos de los neumáticos, aumentando el riesgo de accidentes con consecuencias imprevisibles para su integridad física.

© 10/2014 · Continental Reifen Deutschland GmbH, Continentalstraße 3-5, D-34497 Korbach







❼

Largeur nominale de section du pneu / Sección del neumático (mm)	Dimensions de la jante / Ancho de llanta								
18	13C								
20	13C								
23	13C	15C							
25	13C	15C	17C						
28		15C	17C	19C					
30		15C	17C	19C					
32		15C	17C	19C					
35			17C	19C	21C				
37			17C	19C	21C	23C			
40			17C	19C	21C	23C			
42			17C	19C	21C	23C	25C		
44			17C	19C	21C	23C	25C		
47			17C	19C	21C	23C	25C	27C	
50			17C	19C	21C	23C	25C	27C	
52			17C	19C	21C	23C	25C	27C	29C
54				19C	21C	23C	25C	27C	29C
57				19C	21C	23C	25C	27C	29C
60				19C	21C	23C	25C	27C	29C
62				19C	21C	23C	25C	27C	29C